



437

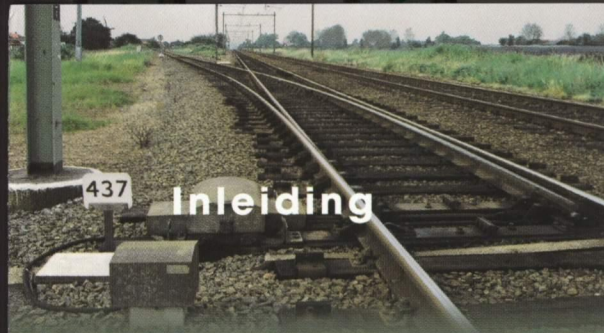
Informatiespecial over Trajectnota/Milieu Effect Rapportage Optimalisatie Railontsluiting Sloe





Inhoudsopgave

Inleiding	3
Probleemstelling	5
De Sloelijn nu	5
De Sloelijn in de toekomst	5
Doelstelling	7
De alternatieven	8
Nul-alternatief	8
Nul-plus-alternatief	8
Alternatief 1	8
Alternatief 2	8
Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)	8
De effecten van de alternatieven	9
Effecten in het studiegebied	9
Effecten in het aandachtsgebied	11
Kosten	11
Conclusie	12
Nawoord	13
Planning	14
De inspraakprocedure	15
Wat gebeurt er verder	15



Voor u ligt een Informatiespecial over de Trajectnota/MER "Optimalisatie Railontsluiting Sloe". De Sloelijn is het goederenspoor dat het Sloegebied (havengebied Vlissingen-Oost) verbindt met het hoofdspoor Vlissingen-Roosendaal. Door de economische groei van het Sloegebied zullen in de toekomst meer goederentreinen gebruik maken van de Sloelijn. De huidige Sloelijn kan die verwachte groei van het goederenvervoer opvangen. Toename van het goederentransport kan echter aanleiding geven tot problemen op het gebied van leefbaarheid: meer treinen leidt tot meer geluidsen trillingshinder in woonkernen, onveiligheid op overwegen en risico's door transport van gevaarlijke stoffen.

Daar komt bij dat er op de huidige Sloelijn alleen met diesellocomotieven gereden kan worden: de spoorlijn is namelijk niet geëlektrificeerd. Op het emplacement in Roosendaal moeten de diesellocomotieven gewisseld worden voor elektrische locomotieven. Vooral voor het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt deze handeling tot extra veiligheidsrisico's.

Studie

Op initiatief van Rijkswaterstaat is daarom een studie uitgevoerd, hoe de railontsluiting van het Sloegebied verbeterd kan worden. In de zomer van 1999 is het plan bekend gemaakt van de oprichting van de Westerschelde Container Terminal (WCT) in het havengebied Vlissingen-Oost. Als de plannen doorgaan, zal het treinverkeer vanaf 2015 nog verder toenemen. Daarom is bij de studie naar mogelijke oplossingen voor de Sloelijn ook rekening gehouden met de komst van de WCT. Dat zorgde er wel voor dat extra onderzoek moest worden uitgevoerd, hetgeen leidde tot enige vertraging. In de Trajectnota/MER is gewerkt met twee scenario's. Het eerste scenario is de Autonome Ontwikkeling (AO): dat wil zeggen de groei in

het treinverkeer door verwachte economische groei van het Sloegebied. Het tweede scenario is de Autonome Ontwikkeling én Westerschelde Container Terminal (WCT): dat betekent het groeiende treinverkeer door de economische groei van het gebied én de groei door de mogelijke komst van de WCT.

Tracéwetprocedure

De wet schrijft voor dat bij de aanleg en wijziging van hoofdwegen, landelijke railwegen en hoofdvaarwegen een bepaalde procedure (de zogenaamde Tracéwetprocedure) moet worden doorlopen. Eén van de onderdelen van die procedure, is het maken van een Trajectnota (een beschrijving van de problemen waarvoor een oplossing moet worden gezocht en de mogelijke oplossingen), gecombineerd met een Milieu Effect Rapportage (een beschrijving van de effecten van de voorgestelde oplossingen). Voordat de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) kiezen voor een mogelijke oplossing voor de problemen met de Sloelijn, kan iedereen zijn of haar mening daarover geven. U ook. Hoe dat precies moet, leest u op pagina 15.

Deze special biedt inzicht in de problemen waarvoor een oplossing moet worden gezocht, de mogelijke oplossingen en de gevolgen van die oplossingen. In de Trajectnota/MER worden deze oplossingen aangeduid als "alternatieven". In het vervolg van deze informatiespecial zullen wij ook deze term gebruiken.

De Sloelijn gesitueerd





In de Trajectnota/MER is sprake van een studiegebied en een aandachtsgebied. In het studiegebied wordt gezocht naar infrastructurele alternatieven voor de eerder gesignaleerde knelpunten. In het aandachtsgebied, dat grenst aan het studiegebied, is geen aanleg van nieuwe infrastructuur voorzien. Wel kunnen in dit gebied, als gevolg van aanpassingen in het studiegebied, lokale problemen optreden, bijvoorbeeld problemen met geluid of trillingen. In het studie- en aandachtsgebied worden de milieueffecten in beeld gebracht. Op het overzichtskaartje op pagina 4 kunt u zien waar het studiegebied en waar het aandachtsgebied liggen.

De Sloelijn nu

De huidige Sloelijn is een enkelsporige, niet-geëlektrificeerde lijn. Op deze lijn wordt met een snelheid van maximaal 40 km per uur gereden. De lijn vertrekt van het Sloegebied en loopt via Heinkenszand naar 's-Heer Arendskerke (kern Eindewege), waar de lijn aansluit op het hoofdspoor Vlissingen-Roosendaal. Op deze lijn mag met goederentreinen maximaal 80 km/uur gereden worden.

In de huidige situatie bestaat een aantal knelpunten op het gebied van de leefbaarheid:

- de Sloelijn loopt vlak langs of door bebouwde kernen. Omwonenden ondervinden last van geluid en trillingen;

- het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen brengt risico's voor omwonenden met zich mee;
- het bestaande tracé kent een groot aantal (24) gelijkvloerse kruisingen, waarvan dertien zonder beveiliging;
- de Sloelijn is niet geëlektrificeerd. Goederenwagons worden met een diesellocomotief gereden. Daardoor kunnen ze niet zo snel rijden en moeten de locomotieven in Roosendaal omgewisseld worden door een elektrische locomotief. Het wisselen van locomotief in Roosendaal brengt veiligheidsrisico's met zich mee.

De Sloelijn in de toekomst

Na 2001 is in het Sloegebied een verdere groei te verwachten van het goederenvervoer naar het achterland. Die toename komt door de aanleg van nieuwe terminals en de uitbreiding van havenfaciliteiten en bedrijfsactiviteiten.

De verwachting is dat het aantal vervoerde tonnen per spoor (Autonome Ontwikkeling, dus zonder de WCT) zal groeien van ruim 700.000 ton per jaar in de huidige situatie tot meer dan 2 miljoen ton in 2020. Bij aanvang van de studie in 1997 reden er 52 treinen met in totaal 680 wagons (in beide richtingen samen) per week over het spoor; in 2020 zullen dat er 90 zijn met in totaal ongeveer 2000 wagons.

Tabel 1: Verwachte trein- en wagonaantallen per week in beide richtingen van en naar het Sloegebied bij Autonome Ontwikkeling (exclusief WCT)

Periode van de dag	1997 Treinen Wagons	2005 Treinen Wagons	2015 Treinen Wagons	2020 Treinen Wagons
7-19 uur	30 390	25 570	35 830	42 970
19-23 uur	12 150	13 300	19 430	21 500
23-7 uur	10 140	17 400	24 570	27 650
0-24 uur	52 680	55 1270	78 1830	90 2120

Bron: Railned



Mocht de Westerschelde Container Terminal er komen, dan zal die ontworpen worden voor 1,5 miljoen containers per jaar. Geschat wordt dat zo'n 20% van de 1,5 miljoen containers opnieuw via een zeeschip de terminal verlaat. Van de resterende 1,2 miljoen containers verwacht men dat ongeveer 16 à 20% per spoor het gebied zal binnenkomen of verlaten. In 2020 zullen er dan geen 90, maar 190 treinen rijden (per week in beide richtingen samen) met in totaal ongeveer 5000 wagons in plaats van ongeveer 2000 wagons.

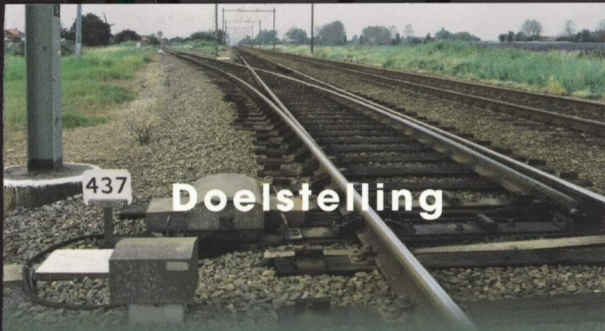
Tabel 2: Verwachte trein- en wagonaantallen per week in beide richtingen van en naar het Sloegebied met WCT (inclusief Autonome Ontwikkeling)

Periode van de dag	2005		2015		2020	
	Treinen	Wagons	Treinen	Wagons	Treinen	Wagons
7-19 uur	37	900	89	2486	96	2626
19-23 uur	17	426	37	1060	39	1130
23-7 uur	21	572	52	1438	55	1518
0-24 uur	75	1898	178	4984	190	5274

Bron: Railned

De knelpunten in de huidige situatie hebben vooral betrekking op de milieusituatie ter plaatse. De toekomstige situatie leidt ook nog tot een aantal andere knelpunten. Deze hebben betrekking op de capaciteit en komen voort uit de ontwikkelingen rond de WCT. Zo wordt bijvoorbeeld verwacht dat de stamlijn (het stukje spoor voor de Sloelijn) verdubbeld zal moeten worden.





De railontsluiting van het Sloegebied moet verbeterd worden. Verbetering houdt in dat een aantal van de problemen die nu al bestaan op de Sloelijn, aangepakt worden. Daarnaast moet rekening gehouden worden met problemen die op termijn kunnen ontstaan door groei van het treinverkeer. Samengevat moet het project "Optimalisatie Railontsluiting Sloegebied" aan de volgende doelstellingen voldoen:

1. a. een oplossing bieden voor de geluids- en trillingsoverlast, voornamelijk in de woonkernen Heinkenszand en Eindewege;
b. het risico dat in woonkernen ontstaat door het vervoer van gevaarlijke stoffen, verminderen;
2. de verkeersveiligheid, met name op overwegen, verbeteren;
3. de spoorlijn elektrificeren, waardoor ook het veiligheidsrisico op het emplacement Roosendaal kleiner wordt;
4. voldoende spoorcapaciteit creëren om de verwachte groei op te kunnen vangen, ook als de WCT er komt;
5. de waarde van de railontsluiting met het oog op ontwikkelingen op langere termijn, waarborgen.





Er zijn vier mogelijke alternatieven uitgewerkt (zie de kaart op pagina 4).

Nul-alternatief

Er verandert met het Nul-alternatief niets aan de bestaande infrastructuur. Maatregelen die genomen moeten worden vanwege geluid en veiligheid op overwegen zullen, via de daarvoor bestaande programma's, wel worden uitgevoerd. Twee van de 24 bestaande overwegen worden aangepast. Het Nul-alternatief is het goedkoopste alternatief.

Nul-plus-alternatief

Ook bij het Nul-plus-alternatief verandert er niets aan de ligging van de Sloelijn. De spoorlijn en een deel van het emplacement Sloe worden wel geëlektrificeerd. Dit betekent dat er in Roosendaal niet van locomotief gewisseld hoeft te worden. Treinen kunnen vanaf het Sloegebied rechtstreeks doorrijden. Er zullen maatregelen getroffen worden tegen geluidsoverlast. Twintig van de vierentwintig overwegen worden aangepast. Daarnaast worden twee onbewaakte overwegen gesloten: de Westerguitedijk en een overweg tussen Driedijk en Bernhardweg West.

Alternatief 1

Alternatief 1 houdt onder meer in, dat het traject van de Sloelijn en een deel van het emplacement geëlektrificeerd en voor een deel gewijzigd wordt. Ter hoogte van 's-Heerenhoek komt een nieuw spoor langs de Sloeweg in de richting van Eindewege. Het nieuw aan te leggen spoorgedeelte is ongeveer zes kilometer lang en ligt bijna geheel ongelijkvloers met het kruisende wegverkeer. In totaal komen zeventien overwegen te vervallen, vijf overwegen worden aangepast. Ook komen er twee tunnels voor langzaam verkeer en lokaal bestemmingsverkeer. Het aansluitpunt op het hoofdspoor Vlissingen-Rosendaal wordt een klein stukje in westelijke richting verschoven. Voordeel is dat de 'nieuwe'

Sloelijn niet meer langs Heinkenszand komt. Wel zijn er nog maatregelen nodig om geluidshinder in andere bebouwde kernen tegen te gaan. Het huidige Sloespoor wordt gedeeltelijk afgebroken. Men bekijkt binnen alternatief 1 twee lokale subvarianten:

- subvariant 1: bij 's-Heerenhoek een verschuiving van het tracé in oostelijke richting, ter hoogte van de Molendijk.
- subvariant 2: variant bij halte- of parkeerplaats (het baanlichaam wordt rond de bestaande halteplaats langs de N254 geleid).

Alternatief 2

Bij dit alternatief laat men het huidige traject van de Sloelijn geheel los: er komt een totaal nieuwe, geëlektrificeerde spoorlijn, die aantakt op het hoofdspoor tussen Arnemuiden en Lewedorp. De spoorlijn ligt bijna geheel ongelijkvloers met het wegverkeer. In totaal gaat het om 4,2 kilometer nieuw aan te leggen spoor. Bij alternatief 2 rijden goederentreinen langer op het hoofdspoor Vlissingen-Rosendaal dan bij alternatief 1. Lewedorp krijgt hierdoor te maken met een toename van het treinverkeer. Om geluidsoverlast op deze locatie tegen te gaan, zijn maatregelen nodig. Heinkenszand en 's-Heer Arendskerke zijn met alternatief 2 geheel ontzien. Bij dit alternatief wordt het huidige Sloespoor waarschijnlijk volledig afgebroken. Men bekijkt binnen alternatief 2 één subvariant: een tracé op maaiveldhoogte aan de oostelijke zijde van de Sloedam.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief

In de Trajectnota/MER wordt ook het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) beschreven: dit is een oplossing die het milieu zo optimaal mogelijk beschermt. Het MMA is eigenlijk één van de vorige alternatieven of een combinatie ervan, maar dan aangevuld met maatregelen die tot resultaat hebben dat schade toegebracht aan leefmilieu, natuur en landschap wordt voorkomen of zoveel mogelijk beperkt.

De effecten van de alternatieven

Ieder alternatief brengt effecten met zich mee. De alternatieven verschillen van elkaar in de mate waarin zij de problemen oplossen. De alternatieven zijn voor de volgende milieu-aspecten onderling vergeleken: geluid; trillingen; externe veiligheid; veiligheid op overwegen; bodem en water (grond- en oppervlaktewater); landschap en cultuurhistorie; ecologie; verkeer en vervoer; mens, ruimtelijke ordening en sociale beleving en lucht. Daarnaast is ook gekeken naar spoorcapaciteit en de toekomstwaarde. De effectenstudie is in het studiegebied uitgevoerd voor alle aspecten.

In het aandachtsgebied worden geen nieuwe tracés aangelegd en wordt gebruik gemaakt van de bestaande baan. De belangrijkste wijziging is hier de toename van het aantal treinpassages. Aspecten als bodem en water, landschap en ecologie zijn hier dan ook minder relevant. In het aandachtsgebied is de effectenanalyse daarom beperkt gebleven tot de relevante aspecten, namelijk geluid, trillingen, externe veiligheid, veiligheid op overwegen en sluitingstijd van overwegen.

Effecten in het studiegebied

Geluid

Hoe minder bebouwing er rond het tracé ligt, hoe gunstiger dit is voor de geluidsoverlast. De alternatieven 1 en 2 scoren daarom beter dan het Nul- en het Nul-plus-alternatief. Alternatief 2 scoort iets minder goed, omdat het hoofdspoor over een grotere afstand belast wordt met goederenverkeer.

Trillingen

Het Nul- en Nul-plus-alternatief scoren op dit item het slechtst, alternatief 2 scoort het best. De overlast voor de woningen binnen het gebied van hinder zal toenemen. De mogelijke komst van de WCT zal het aantal woningen met trillingshinder niet doen toenemen.

Externe veiligheid

Het voornaamste risico voor de externe veiligheid is het vervoer van LPG. In geen enkel alternatief is het risico onaanvaardbaar groot. Alternatief 1 en 2 zijn veiliger dan het Nul- en Nul-plus-alternatief. Belangrijk voor de externe veiligheid is het afschaffen van overwegen: het alternatief met de minste overwegen is het veiligst. Voor het aspect externe veiligheid scoort alternatief 1 het beste.

Veiligheid op overwegen

Voor het scenario AO scoort alternatief 1 het beste. Als de bouw van de WCT doorgaat, verwacht men dat alle alternatieven tekort schieten op dit gebied. Het enige wat men dan kan doen, is de overgebleven overwegen alsnog ombouwen of afschaffen.

Bodem en water

Er wordt weinig verontreiniging van bodem en water verwacht. De effecten van de verschillende alternatieven zijn ongeveer hetzelfde.



Landschap en cultuurhistorie

De verschillende alternatieven hebben verschillend effect op het landschap en de cultuurhistorie. Zo moeten er voor alternatief 1 een aantal bomen worden gerooid en verdwijnen bij alternatief 2 een aantal houtkanten. Bij alternatief 1 worden twee bruggen aangelegd en bij alternatief 2 een viaduct. Het Nul-alternatief scoort wat landschap en cultuurhistorie betreft het beste, gevolgd door Nul-plus.

Ecologie

De verwachte effecten op de flora en fauna zijn gering. Het Nul-alternatief scoort op dit aspect het best, gevolgd door het Nul-plus-alternatief. Alternatief 2 scoort op het aspect ecologie het minst goed.

Verkeer en vervoer

De elektrificatie van de spoorlijn is gunstig. Vervisselen van locomotief op het emplacement in Roosendaal is dan immers niet meer nodig.

Hoe minder overwegen er zijn, hoe gunstiger dit is voor het verkeer en vervoer. De alternatieven 1 en 2 scoren daarom beter dan het Nul- en Nul-plus-alternatief. Als de WCT er komt, zal het toegenomen aantal treinbewegingen zorgen voor overwegen die vaker gesloten zijn, meer dan bij het scenario AO.

Mens, ruimtelijke ordening en sociale beleving

Alle alternatieven hebben zowel positieve als negatieve gevolgen voor de ruimtelijke ordening. Zo heeft het verdwijnen van het bestaande spoor bij alternatief 1 en 2 een positieve invloed op het ruimtelijk functioneren van Heinkensand. Maar als gevolg van alternatief 2, vermindert wel de landschappelijke waarde van het gebied voor recreanten. Alternatief 1 zal dicht langs Camping Stelleplas passeren.

Lucht

Alternatief 1, 2 en het Nul-plus-alternatief hebben, door het gebruik van elektrisch aangedreven locomotieven, weinig effect op de kwaliteit van de lucht. Het gebruik van diesel-locomotieven bij het Nul-alternatief, maakt dat dat alternatief het minste scoort.

Spoorcapaciteit

Bij alle alternatieven bestaat de mogelijkheid tot verdubbeling van het spoor. Bij de bestaande tracés is dit iets moeilijker te realiseren, omdat bij de aanleg geen rekening gehouden is met deze mogelijkheid.

De wijze waarop gebruik kan worden gemaakt van het emplacement Sloe, is voor alternatief 2 beter dan voor de overige alternatieven. Dit komt omdat bij ombouw en uitbreiding van het emplacement de noodzakelijke ruimte aan zuid- en noordzijde kan worden gevonden. Bij de andere alternatieven is uitbreiding alleen aan de zuidkant mogelijk. De bereikbaarheid van het emplacement blijft voor alle alternatieven gelijk.



De lengte van het af te leggen traject is bij alternatief 2 wel beduidend hoger. De verwachte baanvakbelasting is bij alternatief 1 en 2 kleiner dan bij het Nul-alternatief en het Nul-plus-alternatief.

Toekomstwaarde

Alle alternatieven zijn geschikt voor toekomstige uitbreidingen. Bij alternatief 2 kunnen de sporen op het emplacement Sloe verder in lengte uitbreiden, bij de overige alternatieven niet. De resterende milieuruimte is bij alternatief 1 enigszins groter dan bij alternatief 2. Alternatief 2 heeft over het geheel genomen de hoogste toekomstwaarde.

Effecten in het aandachtsgebied

Geluid

De effecten in het aandachtsgebied zijn gelijk voor alle alternatieven. De kernen van Goes en Kapelle zijn knelpunten, daar zijn in het scenario WCT geluidsschermen nodig.

Trillingen

De verwachte trillingshinder is gelijk voor alle alternatieven. Ook voor wat betreft de trillingen zijn Goes en Kapelle knelpunten.

Externe veiligheid

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is met name in Goes een knelpunt. Door de hoge bevolkingsdichtheid, maar ook door de aanwezigheid van wissels en overwegen bijvoorbeeld, zijn de risico's wat groter dan in gebieden zonder deze kenmerken.

Veiligheid op overwegen

In scenario AO en in scenario WCT blijft de veiligheid binnen aanvaardbare grenzen.

Sluitingstijd op overwegen

In scenario AO neemt de gemiddelde

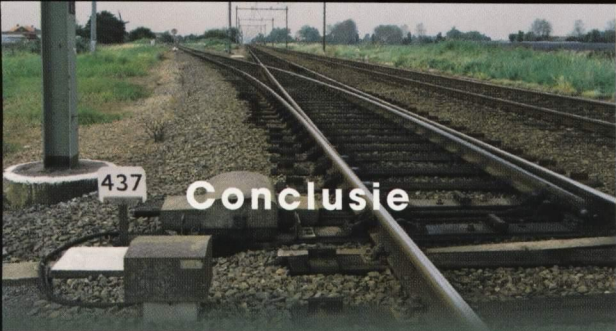


sluitingstijd van overwegen toe met ongeveer 15 minuten per dag ten opzichte van de huidige situatie. In scenario WCT zal de gemiddelde sluitingstijd tot 55 minuten per dag toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

Kosten

In onderstaand overzicht zijn de investeringskosten per alternatief opgenomen, zowel bij AO als ook bij de komst van de WCT.

Investeringskosten per alternatief (in miljoenen guldens)		
Studiegebied		
Alternatief	AO	WCT
Nul-alternatief	0	0
Nul-plus-alternatief	28,95	42,30
Alternatief 1 (alle varianten)	55,80	68,30
Alternatief 2	95,90	108,50
Alternatief 2 – variant 1	94,60	107,20
Aandachtsgebied		
Nul-alternatief	0	0
Nul-plus-alternatief	0	7,00
Alternatief 1 (alle varianten)	0	7,00
Alternatief 2	0	7,00
Alternatief 2 – variant 1	0	7,00



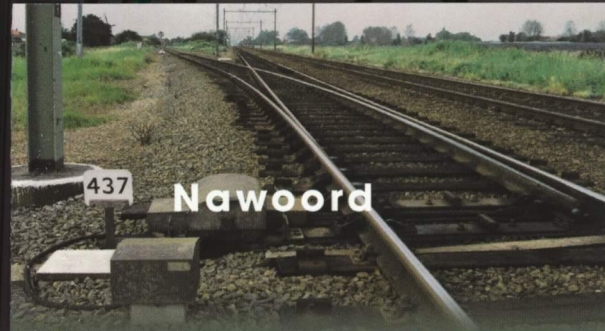
Conclusie

Kijken we naar wat we met de verbetering van de Sloelijn willen bereiken (de doelstellingen) en naar de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven, dan kunnen we de volgende conclusies trekken.

Alternatief 1 en 2 verschillen nauwelijks van elkaar als het gaat om doelstellingen "verbeteren van milieusituatie in de woonomgeving" en "verkeersveiligheid". Maar alternatief 1 scoort enigszins beter. Alternatief 2 daarentegen komt het meest tegemoet aan de doelstellingen "waarborgen spoorcapaciteit" en "toekomstwaarde". Alternatief Nul en alternatief Nul-plus komen beide duidelijk minder aan de doelstellingen tegemoet.

Omdat bij alternatief 2 de meest vergaande maatregelen genomen kunnen worden tegen schadelijke milieueffecten, is dit alternatief gekozen als basis voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Er zullen de meest vergaande maatregelen genomen worden om milieubelasting te voorkomen of tot een minimum te beperken. Gedacht kan worden aan een landschappelijke inpassing van het tracé, ecotunnels, gevelisolatie van woningen, visueel aanvaardbare geluidsschermen en trillingsdempende systemen in woningen.





Bij het opstellen van de MER is vastgesteld dat er niet over alle aspecten voldoende duidelijkheid en zekerheid bestaat. Zo is bijvoorbeeld uitgegaan van een bepaalde groei van het goederenvervoer en zijn op basis van die verwachtingen de (milieu)gevolgen bekeken. Misschien blijkt over tien jaar de groei groter of kleiner te zijn dan we nu verwachten. De gevolgen zullen dan ook anders zijn.

Het is om die reden dat besloten is tot een zogenaamd evaluatieprogramma: er wordt regelmatig gekeken welke ontwikkelingen zich in werkelijkheid voordoen en of de daarmee samenhangende effecten overeenkomen met de effecten zoals ze in de Trajectnota/MER beschreven staan. Zo wordt bijvoorbeeld gekeken naar de grondwaterkwaliteit, de geluids- en trillingshinder en het aantal treinen wat gebruik maakt van de Sloelijn. Op basis van die evaluaties wordt steeds bekeken of de maatregelen die worden genomen, nog de meest geschikte zijn.





Planning

Fase	Activiteiten	Planning (deadlines)
Fase 1 Startnotitie	BG maakt de startnotitie openbaar	September 1998
	VOORLICHTING EN INSPRAAK over de te onderzoeken oplossingen en effecten	September – Oktober 1998
	Commissie m.e.r. adviseert BG over richtlijnen voor MER	November 1998
	BG stelt richtlijnen voor inhoud MER vast	Februari 1999
Fase 2 Trajectnota/MER	IN stelt Trajectnota/MER op	Maart 2001
	BG publiceert Trajectnota/MER	Mei 2001
	VOORLICHTING EN INSPRAAK over de inhoud van de Trajectnota/MER	Mei – Augustus 2001
	Commissie m.e.r. adviseert BG over kwaliteit van MER	September 2001
	Besturen en OVI (Overlegorgaan Infrastructuur) adviseren over Trajectnota/MER	September 2001
Fase 3 Standpuntbepaling	BG bepaalt welk alternatief de voorkeur heeft en verder onderzocht wordt	Oktober 2001
Fase 4 Ontwerp-tracébesluit	BG neemt ontwerp-tracébesluit en legt het ter inzage	Januari 2002
	VOORLICHTING EN INSPRAAK over de keuze en invulling van het besluit	Januari – Maart 2002
	Besturen adviseren over ontwerp-tracébesluit	Maart 2002
Fase 5 Tracébesluit	BG neemt tracébesluit BEROEPSPROCEDURE	Juli 2002
Fase 6 Uitvoering en evaluatie	Project wordt uitgevoerd	Augustus 2002 – Augustus 2005
	Milieugevolgen worden geëvalueerd	<ul style="list-style-type: none"> • 1 jaar voorbereiding (bestekken, bestemmingsplannen en grondverwerving) • 2 jaar realisatie van project Vanaf Augustus 2005

BG = bevoegd gezag, in dit geval de minister van Verkeer en Waterstaat

IN = initiatiefnemer, in dit geval Rijkswaterstaat, directie Zeeland

Commissie m.e.r. = Commissie voor de milieueffectrapportage

MER = milieueffectrapport



De inspraak-procedure

De wettelijke procedure voor de verbetering van de Sloelijn is in september 1998 gestart met het uitbrengen van een Startnotitie. De publicatie van de Trajectnota/MER is de volgende stap in de procedure. De inspraakronde duurt acht weken.

Wanneer en hoe kunnen belanghebbenden inspreken?

De nota ligt vanaf 9 mei 2001 ter inzage. Tot en met 4 juli 2001 krijgt u, als burger, de kans om te reageren op de inhoud van de nota. Besturen en een aantal wettelijke instanties hebben tot september de tijd om te reageren.

U kunt op verschillende manieren inspreken:

- u kunt uw schriftelijke reactie indienen bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
"Optimalisatie Railontsluiting Sloe"
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag
- u kunt ook schriftelijk reageren via www.sloelijn.nl
Uw reactie komt dan via een link bij het Inspraakpunt terecht.
- u kunt mondeling reageren tijdens een openbare hoorzitting.

Na het verschijnen van de Trajectnota/MER, tijdens de inspraakperiode, vinden er informatiemarkten plaats.

Wat gebeurt er verder?

De inspraakreacties op de Trajectnota/MER worden gebundeld in een zogenaamd inspraakrapport en toegestuurd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) Deze commissie van onafhankelijke deskundigen toetst achteraf of het onderzoek aan de gestelde eisen heeft voldaan. Mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie voor de m.e.r. bepalen de ministers van VROM en V&W het standpunt. In het standpunt geven de ministers aan of het gesignaleerde probleem wordt aangepakt en, zo ja, welk alternatief de voorkeur krijgt. Het standpunt wordt vervolgens gedetailleerd uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Ook het OTB wordt opnieuw ter inzage gelegd. Tenslotte neemt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. De volgende stap vormt de uitvoering van het project.

Wilt u meer informatie over de informatiemarkten of de mondelinge hoorzitting of heeft u andere vragen over het project "Optimalisatie Railontsluiting Sloe"?

Neem dan contact op met:
Informatiepunt "Optimalisatie Railontsluiting Sloe"
Postbus 15
4515 ZG IJzendijke
Telefoon: 0117 30 19 98
Fax: 0117 30 11 10
Email: lc@zeelandnet.nl

Deze special is een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zeeland en Railinfrabeheer, ter gelegenheid van het uitbrengen van de Trajectnota/MER "Optimalisatie Railontsluiting Sloe".
Mei 2001

Advies (en Cartografie)

Resource Analysis

Lievens Communicatie

Fotografie

Foto Verschoore, Vlissingen

Peter Verdurmen, IJzendijke

Zeeland Seaports, Vlissingen

Skypictures, Goes

Druk

Drukkerij Bareman, Terneuzen

Realisatie

Lievens Communicatie, IJzendijke